Den Haag
GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van gemeente 's-Gravenhage.
Nr. 135588
3 oktober
2016

HERINRICHTING KEMPSTRAAT, VRIJGAVE VOORONTWERP VOOR INSPRAAK

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS,
RIS295100

Overwegende dat, gezien de bijgevoegde plantoelichting en ontwerptekeningen.

Besluit:

I. Het bijgevoegde voorontwerp herinrichting Kempstraat (gedeelte Hobbemaplein – Schalk Burgerstraat) voor inspraak vrij te geven.

II. Dat de inspraakperiode loopt van 3 oktober tot 14 november 2016. Op 10 oktober organiseert de gemeente een inloopbijeenkomst.

III. Dat dit besluit in werking treedt op de dag na bekendmaking in het gemeenteblad.

Den Haag, 27 september 2016

Het college van burgemeester en wethouders,

de scretaris,

mw. A.W.H. Bertram

de burgemeester,

J.J. van Aartsen

Voorontwerp herinrichting Kempstraat (gedeelte Hobbemaplein – Schalk Burgerstraat)

Plantoelichting

1.Inleiding en achtergrond

Doelen herinrichting

In algemene zin kan gesteld worden dat de vormgeving en de functie van de Kempstraat momenteel niet overeen komen met het gebruik. De voornaamste problemen zijn het ontbreken van voldoende laad- en losplaatsen en het dubbel parkeren van voertuigen op de rijbaan. Voor fietsers levert dit een erg verkeersonveilige verkeerssituatie op.

In 2015 en 2016 is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de Kempstraat (tussen het Hobbemaplein en de Schalk Burgerstraat) in de Haagse wijk Transvaal te herinrichten. Het primaire doel van de herinrichting is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Een bijkomend doel is het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de straat.

Leeswijzer

Deze plantoelichting kent de volgende opbouw:

- Paragraaf 2: Kenmerken Kempstraat
- Paragraaf 3: Typering verkeersproblematiek
- Paragraaf 4: Afweging oplossingsrichtingen en dwarsprofielvarianten
- Paragraaf 5: Beschrijving van het voorontwerp
- Paragraaf 6: Toetsing en advies
- Paragraaf 7: Consultatie en participatie in de planvormingsfase
- Paragraaf 8: Vervolgtraject en uitvoering
- Paragraaf 9: Financiën

Nb. wanneer in dit collegebesluit gesproken wordt over de Kempstraat, wordt het gedeelte tussen het Hobbemaplein en de Schalk Burgerstraat bedoeld, tenzij expliciet aangegeven is dat het gedeelte tussen de Schalk Burgerstraat en de De la Reyweg bedoeld wordt.

2.Kenmerken Kempstraat

Wegcategorisering

De Kempstraat is in de Haagse Nota Mobiliteit en in de Kadernota straten, wegen en lanen gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg. Bij dit type wegen hebben vrijliggende fietspaden de voorkeur. Eventueel zijn fietsstroken mogelijk. Er zijn in de Kempstraat echter in het geheel geen fietsvoorzieningen aanwezig. De Kempstraat wordt in het Meerjarenprogramma Fiets 2015-2018 dan ook aangeduid als een ontbrekende schakel in het hoofdfietsroutenet van Den Haag.

Huidig profiel

Het profiel van de Kempstraat is circa 16 meter breed (van gevel tot gevel). De straat is aan beide zijden uitgerust met een voetpad en een parkeerstrook en een twee richtingen rijbaan in het midden. Er komen meerdere zijstraten uit op de Kempstraat. Langs vrijwel het gehele tracé zijn winkels in de plint gesitueerd. Het betreft voornamelijk short-stop functies als bakkerijen, levensmiddelenwinkels en belwinkels.

Gebruik

Per etmaal maken circa 7.500 motorvoertuigen en 1.400 fietsers gebruik van de Kempstraat.

Parkeren

Langs de Kempstraat liggen 45 openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er drie gereserveerde plaatsen voor minder validen en twee locaties voor laden en lossen. Er geldt betaald parkeren en vergunningparkeren. Binnen een loopafstand van 200 m ligt de maatgevende parkeerdruk op 81%. Uit parkeerduuronderzoek blijkt dat veel voertuigen relatief lang (>1 uur) in de Kempstraat geparkeerd staan. Dit duidt er op dat de parkeerplaatsen voor een belangrijk deel door bewoners en winkeliers worden gebruikt, en dus niet door bezoekers van winkels.

Bussen en hulpdiensten

Bus 25 rijdt 8x per uur per richting door de Kempstraat. De haltes Hobbemaplein en Schalk Burgerstraat kennen veel in- en uitstappers. Daarnaast maakt de Kempstraat deel uit van het hoofdroutenet voor de hulpdiensten.

Ontwikkelingen

In de omgeving van de Kempstraat vinden in beperkte mate ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen zullen niet tot een substantiële toename van de verkeersintensiteit in de Kempstraat leiden. De Schalk Burgerstraat wordt heringericht en krijgt éénrichtingsverkeer en aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Naar verwachting neemt het gebruik van de Kempstraat als fietsroute hierdoor iets af.

3.Typering verkeersproblematiek

Ongevallenbeeld

In het MJP Verkeersveiligheid 2012-2015 is de Kempstraat aangewezen als risicovol traject. Dit weggedeelte is erg verkeersonveilig in vergelijking met soortgelijke straten. In de periode 2007-2013 zijn er 44 verkeersongevallen geregistreerd, waarvan 13 letselongevallen.

Analyse camerabeelden

Om een adequate, actuele analyse te kunnen maken van de verkeersproblemen in de Kempstraat is gebruik gemaakt van camerabeelden. Analyse van de beelden heeft geleid tot onderstaande constateringen.

- Het voornaamste probleem is het dubbel parkeren van voertuigen. Vaak gaat het om voertuigen (vaak ook bestelbusjes en vrachtwagens) die aan het laden en lossen zijn op de rijbaan. Ook staan voertuigen regelmatig stil op de rijbaan om snel een boodschap te doen of mensen in- en uit te laten stappen. In beide gevallen leidt dit tot wachtrijvorming. Fietsers moeten afstappen, of rijden om de stilstaande voertuigen heen. Dit leidt regelmatig tot (bijna) aanrijdingen met andere auto's en fietsers.
- De huidige laad- en losplaatsen worden zeer regelmatig gebruikt om te parkeren in plaats van om goederen te laden en te lossen. Voertuigen die goederen willen laden of lossen, zijn vervolgens genoodzaakt om door te rijden en elders dubbel te parkeren. Ook staan vrachtwagens soms stil in de zijstraten om goederen te laden of te lossen, waardoor de doorgang geheel wordt geblokkeerd.
- Ook wordt er regelmatig stilgestaan of geparkeerd op straathoeken, of half op het trottoir, bijvoorbeeld om snel één van de winkels te kunnen bezoeken. Dit leidt tot opstoppingen en gevaarlijke manoeuvres door fietsers. De vormgeving van de in- en uitritconstructies van de zijstraten die uitkomen op de Kempstraat nodigt hier ook toe uit. Door de wijd uitlopende paaltjes ontstaan loze restruimtes waar auto's gebruik van maken om stil te gaan staan.
- Er is veel uitwisseling van verkeer tussen de Kempstraat en de verschillende zijstraten, die op korte afstand van elkaar zijn gelegen. Dit leidt regelmatig tot opstoppingen en hinder voor fietsers en voetgangers.
- De trottoirs in de Kempstraat zijn op de meeste plaatsen erg smal. Daarnaast heeft een aantal winkeliers waren of reclame-uitingen op het trottoir uitgestald. De trottoirs worden intensief gebruikt, vanwege de aanwezige winkelfuncties en omdat de Kempstraat een belangrijke aanlooproute is voor de Haagse Markt.
- Door de aanwezigheid van winkels aan weerszijden van de Kempstraat, de ligging van het drukbezochte wijkpark en de nabijheid van de Haagse Markt kent de Kempstraat intensief kruisend verkeer van voetgangers en fietsers. Vaak moeten zij zich tussen de stroom auto's door bewegen. Ook dit leidt tot opstoppingen en gevaarlijke verkeerssituaties. Fietsers die in de Kempstraat rijden komen ook vaak in conflict met fietsers en voetgangers die de weg oversteken.
- De Kempstraat wordt intensief gebruikt door bussen (8x per uur per richting). Door hun breedte komen fietsers regelmatig in het gedrang. De bussen staan ook regelmatig stil als gevolg van de verkeersopstoppingen in de straat. Fietsers die besluiten de bus te gaan inhalen, krijgen te maken met tegemoetkomend verkeer. Regelmatig leidt tot dit gevaarlijk uitwijkgedrag. Dit probleem doet zich ook voor wanneer twee bussen elkaar moeten passeren. Hierbij moeten de bussen uitwijken, waardoor er voor fietsers geen ruimte meer overblijft tussen de bussen en de geparkeerde auto's.

4. Afweging oplossingsrichtingen en dwarsprofielvarianten

In de planvormingsfase zijn verschillende oplossingsrichtingen en dwarsprofielvarianten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de Kempstraat onderzocht. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste bevindingen samengevat.

	Gevolgen fietsers	Gevolgen voetgangers	Gevolgen parkeren	Gevolgen doorstroming Kempstraat	Gevolgen verkeers-circulatie in de wijk	Gevolgen HTM en hulpdiensten
30 km-zone	+/-	+/-	+/-	--	-	-
Eenrichtingsverkeer	++	++	+/-	+	-	--
Vrijliggende fietspaden, parkeren volledig opheffen	++	-	--	+	+/-	+/-
Vrijliggend fietspad en fietsstrook, parkeren één zijde	+	--	-	+	+/-	+/-
Fietsstroken in beide richtingen, parkeren aan één zijde	+/-	--	-	+	+/-	+/-
Parkeren één zijde en verbreding trottoirs (nulplusvariant)	+/-	++	-	+	+/-	+/-

++ aanzienlijke verbetering

+ beperkte verbetering

+/- geen wezenlijke gevolgen / zowel voor- als nadelen

- beperkte verslechtering
- - aanzienlijke verslechtering

Tabel 1 Samenvatting effecten oplossingsrichtingen en dwarsprofielvarianten

30 km-zone

In deze oplossingsrichting worden vorm en functie van de weg niet wezenlijk beter in overeenstemming met het gebruik gebracht. Ook zijn er geen wezenlijke voordelen voor de fietsers en is er met name vanuit de HTM en de hulpdiensten weerstand te verwachten.

Eenrichtingsverkeer

Deze oplossingsrichting biedt kansen voor langzaam verkeer, maar er zijn aanzienlijke en onwenselijke gevolgen te verwachten voor de verkeerscirculatie op wijkniveau. Ook bestaat er geen draagvlak voor bij de HTM en de hulpdiensten.

Vrijliggende fietspaden, parkeren volledig opheffen

Deze wegprofielvariant vormt voor fietsers een prima oplossingsrichting, maar brengt echter tevens een substantieel bereikbaarheidsprobleem voor de bewoners en de ondernemers in de straat met zich mee. Bovendien ontbreekt bij de bewoners en de ondernemers het draagvlak om alle parkeerplaatsen op te heffen en vormt laden en lossen een probleem.

Vrijliggend fietspad en fietsstrook, parkeren aan één zijde

Deze wegprofielvariant biedt voor fietsers een redelijke (fietsstrook) tot goede (fietspad) oplossing. De nadelen voor wat betreft parkeren (opheffen aan één zijde) zijn verdedigbaar. De trottoirs worden echter dermate smal dat deze wegprofielvariant al met al niet gewenst is.

Fietsstroken in beide richtingen, parkeren aan één zijde

Met deze wegprofielvariant wordt de verkeersveiligheid voor fietsers net wezenlijk verbeterd. Daarnaast zijn ook in deze variant de trottoirs te smal.

Parkeren aan één zijde en verbreding trottoirs , en aanvullende maatregelen (nulplusvariant)

In deze oplossingsrichting wordt een beperkte verbetering van de veiligheid van de fietsers bereikt. Voor de voetgangers heeft deze oplossingsrichting substantiële voordelen. Het verblijfskarakter van de straat wordt benadrukt. Het verlies aan parkeercapaciteit is verdedigbaar.

Conclusie

De analyse van oplossingsrichtingen en dwarsprofielvarianten heeft geleid tot het voorstel om voor de Kempstraat tussen het Hobbemaplein en de Schalk Burgerstraat te kiezen voor een beperkte herprofilering, uitgaande van het verwijderen van de parkeerplaatsen aan één zijde van de weg en het gebruiken van de vrijkomende ruimte voor het verbreden van de trottoirs. Fietsers blijven gebruik maken van de rijbaan.

Daarnaast wordt geadviseerd een pakket aan aanvullende maatregelen te treffen, die zullen leiden tot een beperkte verbetering van de doorstroming en van de veiligheid voor alle weggebruikers (auto's, fietsen, voetgangers, bussen en hulpdiensten) en tot een aantrekkelijkere winkelstraat. Dit pakket bestaat uit de volgende maatregelen:

- Aanpassen kruispunt Schalk Burgerstraat (opstelstroken fietsers), aansluitend op de voorgenomen herinrichting van de Schalk Burgerstraat (éénrichtingsverkeer richting Hoefkade);
- Realiseren van extra parkeerplaatsen voor laden en lossen (beperken laden/lossen op de rijbaan), aan beide zijden van de rijbaan (2x huidig, 4x in het nieuwe ontwerp);
- Realiseren van een voetgangersoversteekplaats (met middeneiland) ter hoogte van de Fischerstraat (mogelijk maken veilige oversteek richting wijkpark; verlagen van de rijsnelheid);
- Aanpassen van de in- en uitritconstructies van de zijstraten (voorkomen parkeren op straathoeken);

- Uitvoeren parkeervakken in klinkers (visuele versmalling rijbaan, versterken verblijfskarakter);
- Realiseren van fietsnietjes op strategische plaatsen (terugdringen geparkeerde fietsen op de trottoirs);
- Instellen van venstertijden voor laden en lossen (beperken periode overlast door laden/lossen);
- (Mogelijk) instellen van een winkelstraatregeling (optimaal gebruik beschikbare parkeercapaciteit);
- Intensiveren van handhaving op parkeerovertredingen (terugdringen parkeerhinder);
- Plaatsen van bomen in de trottoirs (versterken verblijfskarakter). Voorgesteld wordt dezelfde boomsoort te planten als op het brede deel van de Kempstraat (zuilvormige zomereik);
- Stimuleren van het gebruik van de stallingsgarage in de Wolmaransstraat (onder de urban villa's), ter compensatie van het verlies van openbare parkeerplaatsen (in overleg met de exploitant Q-Park).

Samengevat wordt voorgesteld om het ruimtelijk beeld van de Kempstraat te verbeteren door de beschikbare ruimte anders in te delen, waarbij meer ruimte wordt gecreëerd voor langzaam verkeer en bomen. De positie van de fietser blijft onveranderd, dus op de rijbaan, maar de kans op conflicten met auto's wordt verkleind door parkeren eenzijdig op te heffen, de parkeerplaatsen en de laad- en losplaatsen breder te maken, extra laad- en losplaatsen aan beide zijden van de rijbaan aan te leggen en door een aantal maatregelen te treffen die zullen leiden tot een rustiger verkeersbeeld.

5. Beschrijving van het voorontwerp

Het voorontwerp is opgenomen als bijlage 1 bij deze plantoelichting.

Het voorgestelde ontwerp heeft de volgende kenmerken (zie afbeelding 1):

- Rijbaan 7.00m;
- Parkeren wijkparkzijde 2.00m;
- Parkeren marktzijde opheffen (uitgezonderd laden en lossen);
- Laden/lossen wijkparkzijde 2.60m;
- Laden/lossen marktzijde 2.00m;
- Laad en losvoorzieningen qua aantal, positie en afmeting afgestemd op gebruik;
- Trottoir wijkparkzijde 2.40m - 3.00m;
- Trottoir marktzijde 1.90m – 6.90m;
- VOP met middeneiland 2.00 m, bij situering rekening houdend met belangrijke looproute tussen de basisscholen in de Wolmaransstraat en de Fischerstraat en het wijkpark;
- Middenmarkering over het gehele tracé.

Het voorontwerp kent de volgende parkeerbalans:

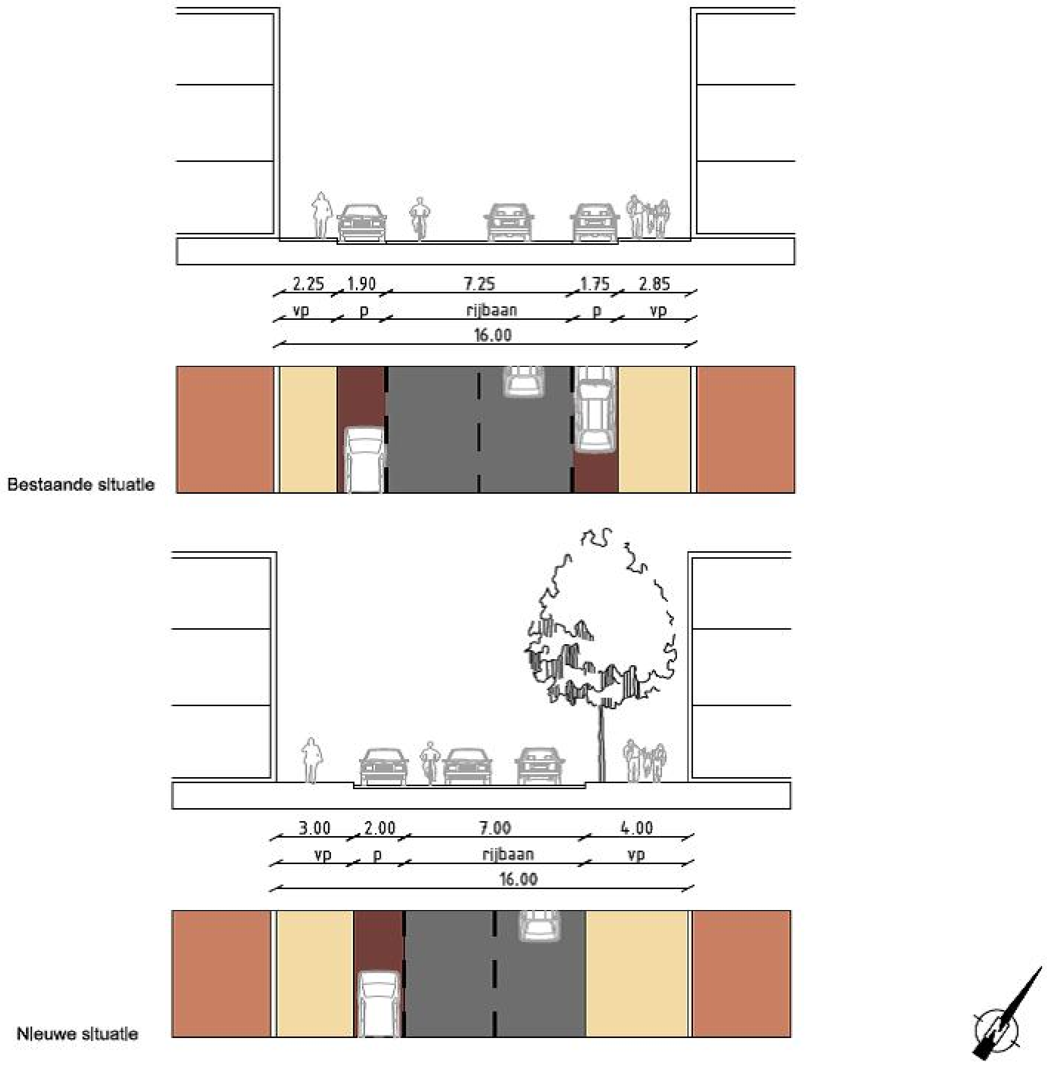
	Openbare parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen minder validen	Parkeerplaatsen laden / lossen
Huidige situatie	45	3	2
Voorontwerp	14	2	4

Tabel 2 Parkeerbalans

Het voorontwerp leidt tot het opheffen van 31 openbare parkeerplaatsen. Er is gekeken naar de parkeerdruk binnen een loopafstand van 200 meter rondom de Kempstraat. Op een door-de-weekse dag (22:00 – 02:00 uur) ligt de maatgevende parkeerdruk (avond) in dit gebied op 81%. Bij opheffen van 31 parkeerplaatsen loopt de parkeerdruk op tot 89%. Conform de Parkeerbrief 2015 betekent dat voor de parkeerplaatsen die worden weggehaald in de Kempstraat, binnen 200 m een alternatief aanwezig dient te zijn.

In de gemeentelijke stallingsgarage Wolmaransstraat, gelegen onder de urban villa's, is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. De garage telt 94 parkeerplaatsen en heeft een gemiddelde bezettingsgraad van 35%. Dit betekent dat er gemiddeld dus ruim 60 parkeerplaatsen leeg staan. In overleg met Q-Park wordt gezocht naar mogelijkheden om het gebruik van deze stallingsgarage te vergroten.

In de beoogde eindsituatie maken de winkeliers en de bewoners gebruik van de gemeentelijke stallingsgarage. Uit het parkeerduuronderzoek is gebleken dat er sprake is van veel langparkeerders in de Kempstraat. Het is aannemelijk dat de lang geparkeerde auto's hoofdzakelijk van de winkeliers en van de bewoners van de woningen in de Kempstraat zijn. De resterende parkeerplaatsen op straat komen dan beschikbaar voor de bezoekers van de winkels. Het toevoegen van een extra laad- en losvoorziening en het instellen van venstertijden voor laden en lossen ondersteunen dit beleid.



Figuur 1 Dwarsprofiel huidige situatie (boven) en na herinrichting volgens voorontwerp (onder)

6. Toetsing en advies

Het schetsontwerp is op 25 april besproken in de Stuurgroep Fiets.

Het schetsontwerp is op 12 mei 2016 besproken in het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV), met een positief advies tot gevolg.

Het voorontwerp is op 27 juli 2016 besproken in de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR), met een positief advies tot gevolg.

Het voorontwerp is op 1 september 2016 besproken in het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV), met een positief advies tot gevolg.

7. Consultatie en participatie in de planvormingsfase

Tijdens de planvormingsfase heeft consultatie plaatsgevonden met diverse interne (o.a. DSO Economie) en externe partijen. Dit is gebeurd in de vorm van informele, verkennende gesprekken. Er is onder meer gesproken met Stichting Bewonersorganisatie Transvaal Noord Midden (BOT), HTMbuzz, de Fietsersbond, de Julianakerk, Stichting Bewonersorganisatie Transvaal Zuid, Stichting Haagse Hopjes Transvaal, de Veiligheidsregio Haaglanden (brandweer), BIZ Businessclub HobbeMagisch, DSB Markten, het Handhavingsteam, wijkagenten van politiebureau De Heemstraat, de Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag, de Marktkamer Herman Costerstraat en diverse ondernemers uit de Kempstraat.

Ook zijn verkennende gesprekken gevoerd met de eigenaren van de twee invalidenparkeerplaatsen op kenteken in de Kempstraat, welke in het voorontwerp worden verplaatst.

Op 17 maart 2016 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden in het gebouw van de Turks Islamitisch Culturele Stichting Den Haag. Tijdens deze inloopbijeenkomst, waarvoor de geraadpleegde stakeholders uit de wijk zijn uitgenodigd, zijn de verschillende oplossingsrichtingen en wegprofielvarianten besproken en is feedback opgehaald.

Over de voorkeursoplossing is overleg gepleegd met de Fietsersbond. De overige stakeholders zijn hierover twee maal per e-mail geïnformeerd.

8. Vervolgtraject en uitvoering

Inspraakprocedure

Met voorliggend collegebesluit start het college op 2o september 2016 de inspraakprocedure gestart voor de herinrichting van de Kempstraat. Het voorontwerp ligt van 26 september 2016 tot 7 november 2016 ter inzage.

In het kader van de inspraakprocedure organiseert de gemeente op 10 oktober 2016 een informatiebijeenkomst in restaurant Juliana Plaza aan de Schalk Burgerstraat. Hiervoor verstuurt de gemeente uitnodigingsbrieven met een factsheet. De factsheet worden ook achtergelaten bij een aantal ondernemers in de Kempstraat, om onder de aandacht te brengen van hun klanten. De bijeenkomst wordt ook aangekondigd middels een advertentie in de Posthoorn en in een persbericht. Verder worden de betreffende bewonersorganisaties gevaagd om de uitnodiging op hun websites te plaatsen.

Mensen kunnen hun reactie ook schriftelijk kenbaar maken, zowel tijdens de informatieavond (door middel van de 'zienswijze-bus') als in de periode daarna. Deze zienswijzen worden vervolgens nauwkeurig bestudeerd en van een antwoord voorzien in een reactienota. Deze reactienota wordt te zijner tijd samen met het voorontwerp voor vaststelling aan het college voorgelegd.

Inspraakprocedure herinrichting Schalk Burgerstraat

Het voorontwerp voor de herinrichting van de Schalk Burgerstraat doorloopt parallel aan de Kempstraat een eigen inspraakprocedure. Beide projecten organiseren een eigen informatiebijeenkomst. In de communicatie aan de bewoners wordt hier melding van gemaakt en wordt de samenhang tussen beide projecten toegelicht. De reacties uit de inspraakprocedure van de Schalk Burgerstraat die betrekking hebben op het kruispunt met de Kempstraat worden verzameld en meegenomen in de verdere planuitwerking van de Kempstraat.

9. Financiën

(alle bedragen in deze paragraaf exclusief BTW)

Kostenraming

De uitvoeringskosten voor de herinrichting van de Kempstraat (gedeelte Hobbemaplein – Schalk Burgerstraat) zijn geraamd op € 4 80 .000, 00 . Dit bedrag is inclusief de voorbereidingskosten van DSO (€ 45.000,00, stand van zaken augustus 2016).

Financiering

Vanuit diverse bronnen is financiering aanwezig voor de uitvoering van de herinrichting .

•Meerjarenprogramma Fiets 2015 - 2018	**€ 10 5 .000,00**
•Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2016 - 2019	**€ 5 5 .000,00**
•Gemeentelijk Rioleringsplan (voorziening riolering)	**€ 75.000, 00**
•Programma groot onderhoud wegen (210.2.01 Onderhoud straten wegen en pleinen	**€ 50.000, 00**
•Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)	**€ 195 .000, 00**
	€ 480.000,00

W aar mogelijk wordt werk met werk gemaakt. Dit scheelt in de kosten, maar zorgt ook voor minder overlast voor omwonenden en weggebruikers omdat de straten maar één keer hoeft te worden opgebroken.

De toekomstige beheerskosten zijn vergelijkbaar met de huidige situatie.